



发展智慧交通 促进经济要素高效流动

全国政协委员、中国中车首席科学家冯江华： 以开放心态敏捷行动 推进智慧轨道交通创新发展



全国政协委员、中国中车首席科学家 冯江华

证券时报记者 江聘

全国两会前夕，证券时报记者专访全国政

协委员、中国工程院院士、中国中车首席科学家冯江华。在他看来，面向“十五五”乃至更远的未来，AI对轨道交通的影响将更具革命性和颠覆性，行业需以开放心态、广阔视野和敏捷行动力，积极推进“AI+轨道交通”的创新发展。具身智能列车和轨道交通大模型将成为两大重要发展方向。

他表示，当前轨道交通智能化发展呈现出全链条自主创新、全场景深度赋能、全体系提质增效的鲜明特点。

列车智能方面，中车株洲电力机车研究所自主研发的辅助驾驶系统实现万吨级重载列车的常态化应用，智能辅助驾驶系统对列车运行的自动控制程度达98.5%，牵引能耗降低4%，技术成果达国际领先水平。新一代高速动车组CR450突破永磁牵引、时间敏感网络、主动安全防护等多项智能化关键技术，有力巩固了中国在智能高铁领域的国际领先地位。

智能运维方面，目前已构建了覆盖“车载监测—轨旁检测—健康管理—检修管理—安全管控”的完备车辆智能运维系统。车辆智能运维系统显著提升了运行安全、检修效率，并降低了运维成本。在线路智能运维方面，研发了综合

巡检车，实现了“一车多能”，构建了轨道线路服役智能运维管理系统，推动了“线路运维”向“状态修”转变。

轨道交通大系统方面，系列新技术的应用，实现了多项关键指标大幅提升。“研轮”大模型、深度赋能轨道交通的“研产供销服”各个环节。

未来，轨道交通行业将持续创造更高的列车时速，目标实现时速600公里等级高速磁浮交通系统；推动列车实现全要素智能感知与泛在互联，具备全场景全自动驾驶能力；同时实现关键控制、通信等核心芯片自主研发与自主可控，筑牢产业安全根基。

此外，AI大模型将与轨道交通的运营中心、维修中心、调度中心等深度融合，成为整个轨道交通大系统的“智慧中枢”：一是成为可“脉动”的智慧网络，如同生命体征感知城市运行脉搏，根据早晚高峰、节假日客流及突发事件，动态调整运力配置与运行节奏；二是打造更“强韧”的安全机体，能够提前预判设备风险、快速实现自我修复，筑牢城市交通生命线的安全韧性；三是提供懂“人意”的贴心服务，面向广大乘客提供更具个性化、主动化、人性化的出行体验。

全国政协委员、春秋航空董事长王煜： 多方面巩固与扩大签证便利化成果



全国政协委员、春秋航空董事长 王煜

证券时报记者 王一鸣

全国政协委员、上海市工商联副主席、春秋航空董事长王煜持续关注并参与推动入境游政策优化。2019年以来，他6次提出入境游相关建议。今年全国两会，他继续呼吁从宣传、过境免签政策、签证门槛等多方面，巩固并扩大签证便利化成果。

据悉，随着我国免签政策持续优化，2025年中国人入境游全方位复苏。国家移民管理局数据显示，2025年入境外国人达8203.5万人次，同比上升26.4%，其中免签入境外国人3008万人次。从热点城市到边境新城，从观光到深度体验，中国人入境游正迎来新一轮发展机遇。

王煜介绍，当前签证便利化政策宣传力度仍有待提升。“我们发现签证便利化政策宣传国内媒体报道较多，但在国际社交媒体上宣传还较少。尤其是部分中国旅行社一线操作反馈显示，近八成来咨询的欧美游客、当地旅行社、行业协会还不了解中国已有免签、过境免签政策。”他说。

此外，王煜认为，过境免签政策有待进一步完善。在他看来，和周边国家相比，我国的免签政策门槛仍有降低空间。如日本、韩国、泰国等周边国家普遍对欧美游客实行免签21天

■ 王煜建议进一步简化240小时过境免签条件，除航空口岸外，增加更多中国至周边国家铁路、公路、水路口岸；继续扩大免签国范围；做好“签证便利化”政策海外宣传工作；针对海外年轻群体，实施“入境游内容创造者扶持计划”。

至90天的政策，对我国的分流效应较为明显。

基于此，他建议进一步简化240小时过境免签条件，除航空口岸外，增加更多中国至周边国家铁路、公路、水路口岸；在确保国家安全和边境管理的前提下，继续扩大免签国范围；做好“签证便利化”政策海外宣传工作；针对海外年轻群体，实施“入境游内容创造者扶持计划”。鼓励其分享中国签证便利性、旅游真实体验等，使免签政策在目标国发挥出最大效用。

除了完善入境游相关建议，王煜今年还继续关注如何促进民营经济进一步发展。2024年到2025年初，他先后应邀出席全国人大、司法部、上海市组织的民营经济立法调研会，积极建言献策。

“2025年2月底，民营经济促进法草案二审稿提请全国人大常委会审议时，我在立法调研会上建议，深入推进市场准入负面清单制度，全面清理各行业隐性政策壁垒，对清单外领域实行‘除非法律明确禁止即允许’原则，把市场的交还给市场，让民营企业放心干、大胆闯。最终，基层的声音以及社会方方面面的建议，在民营经济促进法中，都转化为了对民企实实在在的制度化保障。”王煜说。

王煜进一步建议，在“十五五”时期制定并实施民营经济高质量发展五年行动计划，明确未来五年民营经济在市场主体活力、民间投资信心、创新能力、产业结构等方面的全国量化目标，为各地方分解任务提供依据。

全国人大代表、今飞凯达董事长葛炳灶： 建议将金华至南平铁路列入国家中长期铁路网规划



全国人大代表、今飞凯达董事长 葛炳灶

证券时报记者 王小伟

2026年全国两会，全国人大代表、今飞凯达

董事长葛炳灶带来多份建议，建议加大对金华（义乌）中欧班列集结中心支持力度，建议将金华至南平铁路列入国家中长期铁路网规划。此外，葛炳灶还建议，发挥好公积金在促进消费方面的积极作用、加强民营企业知识产权保护、加大工业母机与核心功能部件攻坚力度等。

在区域经济发展方面，葛炳灶建议，将金华至南平铁路列入国家中长期铁路网规划。葛炳灶认为，金华至南平铁路是《国家综合立体交通网规划纲要》中长三角至粤港澳主轴的关键工程，对加强长三角、海西经济区和粤港澳大湾区之间的快速联系，促进经济要素高效流动，带动沿线9个革命老区振兴发展，推动浙江共同富裕示范区建设具有重要意义。

围绕加大工业母机与核心功能部件攻坚力度，提升制造业核心竞争力，葛炳灶建议，设立“强链补链”专项基金，构建多元化投融资机制；实施“首台套+首批次”双向激励，加速国产化替代进程；实施“人才强基”与“创新协同”双轮驱动，夯实智力支撑等。

在进一步发挥好公积金在促进消费环节中的积极作用的建议中，葛炳灶认为，扩大公积金使用规模，可以明显提升市场信心，也可以减轻部分群体的消费顾虑和经济压力。

对此，葛炳灶建议，合理扩口、理性消费。在顶层设计上对相关法规进行修订完善；在具体扩大场景上有所创新，各地可以根据自身实际情况，围绕服务民生、美化生活、提升品质等领域积极尝试。同时，适度限量、保留额度。在有关职能部门统筹协调下有计划开展，避免一哄而上，造成挤兑。此外，动态监测、防范风险。加强对公积金违规使用现象的及时查处，严厉打击违法犯罪行为，避免公积金流向非消费领域和投资类风险领域。

在规范涉企知识产权案件审理、加强民营企业知识产权保护方面，葛炳灶认为，当前，我国知识产权司法保护体系持续完善，但涉企知识产权案件审理中仍存在一些突出问题。为此，葛炳灶建议，健全举证规则体系，强化举证妨碍惩戒，建议最高人民法院尽快出台知识产权诉讼举证妨碍规则适用指引，明确初步举证标准，侵权人举证义务及无正当理由拒不提供证据的法律后果。

同时他还建议深化审理机制改革，全流程压缩案件周期；优化损害赔偿制度，显著提高侵权成本；统一司法裁判标准，构建跨域维权协作网络；强化保护协同联动，确保判决权威与执行效果；深度应用信息技术，赋能智慧审判与高效维权等。

全国人大代表、湖北顺丰速运工会主席汪勇： 设立电动摩托车绿色号牌 保障新就业群体出行



全国人大代表、湖北顺丰速运工会主席 汪勇

证券时报记者 康殷

全国人大代表、湖北顺丰速运工会主席汪勇扎根基层物流行业，始终关注快递、外卖配送员等新就业群体的民生需求。2026年全国两会，汪勇聚焦城市末端配送交通管理痛点，结合绿色低碳发展理念和新就业群体现实作业需求，提出研究设立电动摩托车绿色号牌的建议，推动电动摩托车管理体系科学化、精准化。

汪勇表示，近年来外卖配送、快递物流等行业快速发展，新就业群体规模持续扩大，已

成为城市运行和民生保障的重要力量，电动两轮车更是该群体末端配送的核心生产工具。但电动摩托车的管理现状却与实际需求不相适配。

汪勇指出，当前电动摩托车仍按照普通摩托车纳入机动车管理体系，使用普通摩托车黄牌，现行《中华人民共和国机动车号牌》虽设置了新能源汽车专用号牌，但未将新能源摩托车纳入其中，相关制度供给存在空白。作为清洁能源驱动的工具，电动摩托车具备低排放、低噪声的环保特点，与传统燃油摩托车在动力来源、使用属性上差异显著，统一纳入黄牌管理既无法体现其绿色低碳属性，也造成了管理上的混淆。

现行号牌标识体系也给城市治理和新就业群体发展带来一定困扰。汪勇表示，随着电动摩托车在末端配送领域的使用需求持续上升，普通黄牌难以实现对车型的单独识别、分类统计和精细化管理，不利于城市交通的精准治理。

针对上述问题，汪勇提出了研究设立电动摩托车绿色号牌制度的具体建议，建议相关部门协同推进。他建议，在国家制度层面增设电动摩托车专用绿色号牌类别，结合新能源汽车号牌的管理实践，修订现行机动车号牌及相关管理标准，将电动摩托车从普通摩托车黄牌体系中单列出来。

汪勇认为，设立电动摩托车绿色号牌，既是顺应国家绿色低碳的交通发展趋势，也是对新就业群体现实需求的精准回应。此举能清晰区分新能源与传统燃油摩托车，完善交通管理标识体系，助力城市精细化治理，让服务民生的配送车辆跑得更顺畅，推动新就业群体的权益保障更有温度。

全国人大代表、德力西集团董事局主席胡成中： 加快推进固态电池产业规模化落地



全国人大代表、德力西集团董事局主席 胡成中

证券时报记者 李映泉

2026年，全国人大代表、德力西集团董事局

主席胡成中第19次参加全国两会。胡成中在今年两会带来了7份建议，其中涉及固态电池、新能源等领域。

当前，固态电池因能量密度高、安全性能优、循环寿命长等突出优势，被视为下一代动力电池的核心技术方向。2025年，半固态电池率先实现规模化装车，头部企业产能布局明显加速。

胡成中注意到，我国固态电池产业在高速发展的同时仍然存在一些问题：一是标准体系存在短板且协同不足，标准的空白导致企业研发投入成本增加，跨场景拓展受限，出口合规性受影响；二是核心技术工程化瓶颈未突破，不同电解质技术路线各有优劣，尚未形成统一主导方向；三是产业链协同不足且自主可控弱，部分上游原料、设备依赖进口；四是成本与认证制约规模化推进。

针对上述问题，胡成中建议，首先，加快推进车用固态电池系列国家标准制定与落地，尽快出台性能规范、安全规范和寿命规范，明确产品技术要求与测试方法，并优化政策支持方向，从大规模补贴转向精准扶持，重点支持电解质材料、生产设备等关键环节技术突破。

其次，建议聚焦固态电解质材料、界面修饰、干法电极等核心技术领域，支持企业与科研

机构组建创新联合体，开展产学研协同攻关。培育壮大产业链龙头企业，支持电池企业、材料企业、设备企业与整车企业建立长期战略合作关系，形成协同发展生态。

此外，胡成中建议优化财政资金投入方式，通过政府引导基金、专项补贴、税收优惠政策，引导社会资本投向固态电池产业。同时开展固态电池应用示范工程，在新能源汽车、储能、电动航空等领域选择重点区域和企业进行试点示范，总结推广成功经验，加快技术普及与市场培育，为产业规模化落地营造良好市场环境。

低压电器是新能源产业发展所需的核心器件之一，作为长期深耕低压电器领域的从业者，胡成中感受到，当前国内新能源产业各环节协同不足、联动不畅的问题比较突出。

对此，胡成中给出了多项建议：一是构建全链条协同平台，推动配套产业与光伏、风电等产业同步发展；二是实施“扶高控低”精准政策，强化低端产能管控，引导资源向高端环节集中；三是统一全链条标准体系，解决不同环节标准不统一、设备不兼容的核心痛点；四是强化复合型人才培养，推行“校企联合培养”模式，定向输送产业急需人才；五是优化绿色消费引导政策，以终端消费升级反向牵引上游制造产业转型。